

*Projet présenté par les députés ;  
M<sup>mes</sup> et MM. Sylvia Leuenberger, Sami Kanaan,  
Morgane Gauthier, Françoise Schenk-Gottret,  
Renaud Gautier, Christian Grobet, Pierre Guérini  
et Jean Rossiaud*

*Date de dépôt: 1<sup>er</sup> mars 2005  
Messagerie*

## **Projet de loi pour une taxation accrue des véhicules de tourisme très polluants**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève  
décrète ce qui suit :

### **Article 1**

La loi générale sur les contributions publiques (LCP) (D 3 05), du  
9 décembre 1887, est modifiée comme suit :

#### **Art. 415, al. 1 (nouvelle teneur), al. 2, lettre f à j (nouvelles) et al. 3 (nouveau, l'al. 3 ancien devenant l'al. 4)**

<sup>1</sup> Les véhicules automobiles destinés au transport des personnes et  
comportant 9 places au plus (y compris celle du conducteur) sont taxés  
d'après la puissance effective de leur moteur calculée en kilowatts (kW),  
ainsi qu'en fonction de la quantité émise de CO<sub>2</sub> exprimée en grammes par  
kilomètre (g/km) et de particules fines, également exprimée en g/km.

<sup>2</sup> Le barème est le suivant :

f)	en moins, jusqu'à 145 g/km de CO <sub>2</sub>	100 F
g)	en moins, jusqu'à 160 g/km	50 F
h)	en sus, par tranche ou fraction de tranche de 10 g/km de CO <sub>2</sub> supplémentaires et jusqu'à 200 g/km	0 F
i)	en sus, de 201 g/km de CO <sub>2</sub> et jusqu'à 240 g/km	20 F
j)	en sus, par tranche ou fraction de tranche de 10 g/km de CO <sub>2</sub> supplémentaires, au-delà de 240 g/km	200 F

<sup>3</sup> Pour tout véhicule automobile destiné au transport des personnes et comportant 9 places au plus (y compris celle du conducteur) dont l'émission de particules fines est supérieure à 0,010 g/km, un supplément de 20% sur la taxe totale calculée selon l'alinéa 2 est prélevé.

## **Article 2    Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Le principe des taxes et écotaxes constituent un moyen fort et reconnu permettant à un Etat d'infléchir le comportement des usagers dans un sens plus respectueux de l'environnement, dans le cadre d'une stratégie cohérente de promotion du développement durable.

En ratifiant le Protocole de Kyoto, la Confédération a pris des engagements précis, visant à réduire ses émissions de gaz à effet de serre, principalement en limitant les émissions de CO<sub>2</sub> dont la contribution au réchauffement climatique est la plus importante. Pour tenir ses engagements, la Suisse s'est fixé des objectifs sectoriels qu'elle devra réaliser à l'horizon 2010 : moins 8 % par rapport à 1990 pour les émissions provenant de l'utilisation des carburants et moins 15 % pour celles provenant des combustibles. Notons que **ce Protocole entre en vigueur le 16 février 2005, suite à la ratification par la Russie**. Or les études confirment que les transports motorisés, individuels et collectifs, basés sur des carburants fossiles, constituent aujourd'hui la principale source de CO<sub>2</sub> dans un pays comme la Suisse. De plus, les émissions dues aux carburants devraient continuer d'augmenter d'ici à 2010 alors que d'autres domaines d'activité, notamment certains secteurs industriels, se sont déjà engagés à diminuer leurs émissions. Ainsi, si rien n'est entrepris rapidement et énergiquement, la Suisse n'arrivera tout simplement pas à atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés. Cette situation est grave, non seulement parce que la Suisse risque de devenir l'un des plus mauvais élèves de la classe en Europe, puisque des pays comme l'Allemagne ou l'Angleterre sont sur le bon chemin, mais également parce que si les objectifs ne sont pas atteints, la Suisse ne bénéficiera pas de l'amélioration de la qualité de l'air qui accompagnerait nécessairement une baisse des émissions de CO<sub>2</sub>. Or, une étude suisse toute récente permet d'évaluer à plus de 1,5 milliard de F les coûts sur la santé de la pollution de l'air due au trafic routier.

### **Objectif de ce projet de loi**

Le but premier de ce projet de loi est de taxer plus fortement les véhicules dont les émissions de CO<sub>2</sub> sont élevées et d'accorder un rabais aux véhicules dont les émissions de CO<sub>2</sub> sont basses. On relèvera que ce projet de loi fera

plus que compenser les diminutions de recettes découlant de l'exonération des véhicules selon les critères fixés annuellement par le Conseil d'Etat.

Il s'agit vraiment d'appliquer une politique qui veut encourager l'usage de véhicules les moins gourmands en énergie et les moins polluants. Pour ce faire il faut que la courbe de la taxe sur les véhicules soit « intelligente » : très faible pour les petits véhicules peu polluants, à savoir même un bonus jusqu'à 160 g/km, et très accentuée pour les véhicules surdimensionnés, gros émetteurs de CO<sub>2</sub>.

### **Barème révisé : bonus/malus lié aux émissions de CO<sub>2</sub>**

Le barème a été défini de la manière suivante :

- Un « bonus » est accordé aux véhicules aux émissions de CO<sub>2</sub> particulièrement basses, soit en dessous de 160 g/km, ce qui correspond à des cylindrées en dessous de 1400 cc environ ;
- Il n'y a ni bonus ni malus pour les véhicules dont les émissions de CO<sub>2</sub> sont moyennes, soit entre 160 et 200 g/km (cylindrées jusqu'à 1800-1900 cc) ;
- Un malus léger de 20 francs par 10 g/km supplémentaires d'émission de CO<sub>2</sub> pour les véhicules émettant entre 200 et 240 g/km de CO<sub>2</sub> (cylindrées entre 1900 et 2500 cc) ;
- Un malus élevé de 200 francs par 10 g/km d'émissions CO<sub>2</sub> supplémentaires pour les véhicules très polluants, émettant plus de 240 g/km de CO<sub>2</sub> (cylindrée supérieure à 2500 cc).

### **Surtaxe liée aux « particules fines »**

A cette « surtaxe » liée aux émissions de CO<sub>2</sub> s'ajoute une autre liée aux émissions de particules fines. On sait que les moteurs diesel présentent l'avantage de générer nettement moins de CO<sub>2</sub> du fait de leur moindre consommation en carburant. Ces moteurs, s'ils ne sont pas équipés d'un filtre à particules, émettent cependant des particules fines, extrêmement nocives pour la santé, car elles pénètrent dans les alvéoles des poumons et peuvent favoriser des maladies graves, dont le cancer. Or Genève, selon des données récentes de l'Office fédéral de l'aménagement du territoire (ARE)<sup>1</sup>, est l'agglomération de Suisse qui connaît la plus forte concentration de particules fines.

---

<sup>1</sup> Pour plus d'informations :

<http://www.are.admin.ch/are/fr/verkehr/Agglobenchmark/index.html>

## **Moteurs à technologie particulière (gaz naturel, technologie hybride, etc.)**

Pour ce qui est des véhicules équipés de moteurs à gaz naturel, voire à technologie hybride, ils bénéficieront automatiquement d'un avantage fiscal puisque, du fait de leurs émissions de CO<sub>2</sub> et de particules fines limitées, ils se trouveront nécessairement dans les classes fiscales les moins taxées, ce qui correspond bien à l'esprit de ce projet de loi.

## **Liens avec l'exonération accordée aux nouveaux véhicules peu polluants**

Le projet de loi ne touche donc pas au principe de l'exonération accordée par le Conseil d'Etat aux véhicules très peu polluants. Cette dernière ne s'applique qu'aux véhicules nouvellement achetés, et uniquement pour les trois premières années suivant l'achat, selon des critères récemment renforcés par le Conseil d'Etat<sup>2</sup>. Au contraire, il le complète : au bonus à l'achat on ajoute le bonus durable pour les véhicules très peu polluants et surtout le malus progressif pour les véhicules très polluants, ce qui paraît cohérent.

## **Evolution du parc de véhicules à Genève**

On relèvera encore que selon les derniers relevés statistiques publiés par l'Office fédéral de la statistique, relayés par l'Office cantonal de la statistique<sup>3</sup>, l'évolution du parc de véhicules à Genève montre une augmentation de la proportion de véhicules puissants et notamment de véhicules très polluants, ce qui s'ajoute à l'augmentation générale du parc de véhicules et de la mobilité, donc à des menaces directes sur la qualité de l'air et de l'environnement à Genève. Cette évolution est très inquiétante, car elle rendrait vains tous les efforts déjà entrepris pour améliorer la qualité de l'air, qui avaient donné de premiers résultats dans les années 90.

Dans ce contexte, relevons que la proportion de véhicules à Genève dont la cylindrée s'élève à 1800 cc ou plus a passé de 40,9% en 1993 à 47,9% en 2003. Les véhicules de forte cylindrée (3000 cc ou plus) ont vu leur nombre progresser de 28% ces 5 dernières années.

---

<sup>2</sup> Point de presse du Conseil d'Etat du 6 décembre 2004.

<sup>3</sup> « Les automobilistes genevois : victimes de la mode », dans *Coup d'œil* n° 20, OCSTAT, DEEE, Genève, janvier 2005.

## **Modification de l'assiette fiscale (art. 53 A ConstGE)**

Selon les nouvelles dispositions de la Constitution genevoise (art. 53A), ce projet de loi entraînant une modification de l'assiette fiscale, son adoption devra très probablement être soumise à votation populaire, cette question devant faire l'objet d'un examen spécifique par les instances compétentes.

## **Impact financier du projet de loi**

Sur le plan financier, la simulation approximative de l'impact de ce projet en fonction de la répartition actuelle du parc de véhicules à Genève (cf. annexe) montre que les recettes globales liées à la taxe sur les véhicules passeraient d'environ 71 millions de F à près de 103 millions de F, essentiellement en raison du malus renforcé pour les véhicules de forte cylindrée, et donc très polluants. Pour les autres catégories de véhicules, le malus concernant les véhicules polluants est compensé par le bonus accordé aux véhicules peu polluants. Cela étant, l'effet incitatif devrait conduire les gens à acheter des véhicules moins polluants et donc, à terme, cette augmentation devrait disparaître. Cela pourrait justifier que les recettes spécifiques dues à ce système de bonus/malus, en plus des recettes liées à la taxe de base, soient affectées à des mesures spéciales en faveur de la protection de l'environnement, par exemple dans le domaine des transports publics (investissements d'infrastructures ou en achat de véhicules) ou pour des solutions innovantes en matière de mobilité.

Egalement en annexe se trouve à titre indicatif la version complète de l'article 415 révisé.

## **Conclusions**

Il est important d'admettre qu'on ne peut pas continuer à ignorer les liens entre les nuisances des transports motorisés et l'effet de serre, ainsi que toutes ses répercussions sur la qualité de vie (bruit, pollution, accidents, espaces conviviaux rétrécis, etc.). Il paraît dès lors nécessaire de prendre des mesures susceptibles de limiter ces nuisances.

Bien entendu, cette proposition concernant les taxes s'insère dans un ensemble plus large de mesures, comme l'encouragement de la mobilité douce, le développement des transports publics, l'habitat à proximité de son lieu de travail, etc., et dont certaines font l'objet d'efforts importants de la part du canton de Genève. Cela étant, le passage par le « porte-monnaie » constitue une mesure qui est reconnue comme une des plus efficaces pour modifier les comportements, en application du principe du « pollueur-

payeur ». De plus, elle n'est pas antisociale, car la plupart des véhicules très polluants sont aussi des véhicules très chers à l'achat et très gourmands en consommation d'essence, donc coûteux en frais d'utilisation. Seules des personnes privilégiées peuvent se permettre ce type de véhicules, catégorie visée par ce projet ; il est donc normal que ces personnes assument les conséquences de leurs choix. Et la lutte contre l'effet de serre, dû principalement au CO<sub>2</sub>, ainsi que contre l'impact ultranocif des particules fines, est la mesure la plus sociale qui soit, puisqu'elle met avant aussi bien la protection de l'environnement que la protection de la santé de la population, à court et long terme.

C'est pourquoi nous vous prions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil à ce projet de loi.

## ANNEXE 1

## Impact estimé du PL sur la base du parc de véhicules de Genève

classe 6 l ~ 142g/km	-100	bonus
classe < 6,7 l ~ 155g/km	-50	demi-bonus
de 161 à 200 g/km	0	neutre
de 201 à 240 g/km	20	palier du malus: 20 CHF par 10 g suppl.
> 240 g/km	200	palier décuplé

(données approximatives réalistes)

GENEVE (données estimées / approximatives)

Classes cylindrée	GENEVE nombre autos	Estimation litres /100km	Estimation CO <sub>2</sub> g/Km (base essence)	Estimation puissance en KW (1KW=1,36 CV)	Taxe actuelle par véhicule en CHF / an	Taxe actuelle par cylindrée en CHF / an	Nouvelle taxe par véhicule fonction du CO <sub>2</sub>	Nouveau: taxe totale par cylindrée
< 1000	8'500	6	142	41	175.00	1'487'500.00	75.00	637'500.00
1000-1399	20'000	< 6,7	155	56	190.00	3'800'000.00	140.00	2'800'000.00
Idem	28'000	> 6,7	170	66	200.00	5'600'000.00	200.00	5'600'000.00
1400-1799	59'000	8	190	76	210.00	12'390'000.00	210.00	12'390'000.00
1800-1999	49'000	9	213	96	290.00	14'210'000.00	330.00	16'170'000.00
2000-2499	25'500	10	240	126	450.00	11'475'000.00	530.00	13'515'000.00
2500-2999	17'000	11	262	136	510.00	8'670'000.00	1'190.00	20'230'000.00
> 3000	17'000	12	285	171	780.00	13'260'000.00	1'860.00	31'620'000.00
<b>TOTAL</b>	<b>224'000</b>					<b>70'892'500.00</b>		<b>102'962'500.00</b>

## ANNEXE 2

## Version complète de l'article 415, avec les modifications et les ajouts proposés.

### Art. 415 Voitures de tourisme (nouvelle teneur)

1 Les véhicules automobiles destinés au transport des personnes et comportant 9 places au plus (y compris celle du conducteur) sont taxés d'après la puissance effective de leur moteur calculée en kilowatts (kW) ainsi qu'en fonction de la quantité émise de CO<sub>2</sub> exprimée en grammes par kilomètre (g/km) et de particules fines également exprimée en g/km.

2 Le barème est le suivant :

a)	jusqu'à 31 kW	165 F
b)	en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 76 kW	5 F
c)	en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 106 kW	20 F
d)	en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 141 kW	30 F
e)	en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW	40 F
f)	en moins, jusqu'à 145 g/km de CO <sub>2</sub>	100 F
g)	en moins, jusqu'à 160 g/km de CO <sub>2</sub>	50 F
h)	en sus, par tranche ou fraction de tranche de 10 g/km de CO <sub>2</sub> supplémentaires et jusqu'à 200 g/km	0 F
i)	en sus, de 201 g/km de CO <sub>2</sub> et jusqu'à 240 g/km	20 F
j)	en sus, par tranche ou fraction de tranche de 10 g/km de CO <sub>2</sub> supplémentaires, au-delà de 240 g/km	400 F

3 Pour tout véhicule automobile destiné au transport des personnes et comportant 9 places au plus (y compris celle du conducteur) dont l'émission de particules fines est supérieure à 0.010 g/km, un supplément de 20% sur la taxe totale calculée selon l'alinéa 2 est prélevé.

4 Pour les voitures de tourisme dont la puissance en kW n'est pas répertoriée, le Conseil d'Etat établit un coefficient de conversion entre la cylindrée et la puissance, charge au détenteur du véhicule d'amener la preuve de la puissance inférieure de son véhicule, cas échéant.